

Fatszywy alarm



STEFAN GRABIŃSKI

DEMON RUCHU

Falszywy alarm

Spod zdruzgotanych wozów wydobyto resztę ofiar: dwóch ciężko rannych mężczyzn i jedną kobietę, zmiądzoną na śmierć w żelaznych uściskach zderzaków. Kilku ludzi z miejskiego ambulansu złożyło pokrwawione ciała na szpitalne lektyki i zaniósł w stronę poczekalni do tymczasowego opatrunku. Stamtąd dochodziły już jęki, rozdzierające okrzyki bólu, czasem przeciągły spazmatyczny płacz. Z odległości pierwszej zwrotnicy widać było przez otwarte okno białe płaszcze chirurga i asystentów, uwijających się po sali, pomiędzy rzędami złożonych na podłodze noszy. Żniwo było bogate i krwawe: 50 ofiar...

Bytomski odwrócił oczy od peronu i w dalszym ciągu przypatrywał się wysiłkom służby i funkcjonariuszy, którzy pod kierownictwem jego kolegi, naczelnika stacji Rudawskiego, usuwali z toru szczątki rozbitego pociągu.

Wyniki katastrofy przedstawiały się w niezwykle groźnych wymiarach; na 15 wagonów „garnituru” ledwie 2 uszły cało, reszta uległa niemal zupełnemu zniszczeniu. Maszyna z jaszczykiem¹, które pierwsze wpadły na tyły ciężarowego, wsunęły się w ostatni jego wagon niby szuflady we wlot i tak trwały skleszczone w potwornym zwarciu. Parę wozów środkowych i z powybijanymi szybami, bez pomostów, bez kół spięło się w górę i wparło w siebie jak osleple, rozhuwane w pędzie rumaki osadzone w miejscu ręką oszalanych jeźdźców. Jeden wagon zmiądzło do szczętu; pozostał tylko jakiś bezładny kłęb posiekanych na drzazgi ścian, poszatkowanych na szczapy przepierzeń, poskręcanych w trąby platform; a spośród tej dzikiej strzyży drzewa i żelaza sterczały tu i ówdzie kikuty rur przewodowych, jakieś szczerbate, powyginane śmiesznie blachy, stożyły się pod niebo czarną pogrozą zardzewiałe sztaby, laski, wyważone z zawiasów drzwi ze śladami skrzepłej posoki, wywleczone z przedziałów ławki, sofki i fotele oblepione strzępami ludzkiego ciała...

Niemal cały personel służbowy Bieżawy pracował nad doprowadzeniem toru do porządku. Nadjechała z ogrzewalni maszyna ratunkowa i skierowana na fatalną linię, uprowadzała ze sobą skwapliwie szczęty rozbitka. Tam, gdzie wytrącone z orbity toru wagony przechyliły się na bok i runęły na zbocza nawierzchni, akcja była trudniejsza i na dłuższą metę; nie pozostawało nic innego, jak za pomocą dźwigni i kilofów zepchnąć je trochę niżej w dół po pochylni nasypu i w ten sposób na razie usunąć zawadę z przestrzeni. Gdzie indziej pracowały gorliwie łopaty, zgarniając na wózki rozrzucone wkoło żelaziwo, rozszczone na trzaski pierzeje ścian wagonowych, wałęsające się po szynach odpryski i odruzgi. Co chwila odzywało się kłańcanie spuszczonego łańcuchów, gwizdy świstawek na „gotów” i przeraźliwa odpowiedź lokomotywy ruszającej z naładowanym już sprzętem.

Bytomski, oparty o żuraw studzienny, z cygarem w zębach śledził w posępnej zadumie ruchy funkcjonariuszy. Od czasu do czasu, zaciągnąwszy się silniej dymem tytoniowym, odrywał rękę od słupa studni i mierząc z ukosa spojrzeniem stojącego obok kolegę, poruszał znacząco głową.

Lecz Rudawski, zajęty akcją ratunkową, zdawał się nie dostrzegać gestów towarzysza, tedy Bytomski uśmiechał się na poły smutno, na poły drwiąco i wracając do pierwotnej pozycji, cmił dalej swoje cygaro. Raz tylko, gdy doleciał ich z poczekalni głośniejszy jęk

¹jaszczyk — wóz z okutą skrzynią. [przypis edytorski]

jednego z nieszczęśliwych pasażerów, naczelnik Bieżawy drgnął niespokojnie i mimo woli rzucił okiem w stronę kolegi z Trenczyna.

— Przestrzegalem — odpowiedział tamten na spojrzenie, nachylając się tajemniczo do ucha Rudawskiego — przestrzegalem parę razy przed katastrofą, lecz wtedy wysmiałeś mnie, kolega. Teraz ponosicie następstwa własnej lekkomyślności. Nie należało lekceważyć słów starego wygi z Trenczyna.

— At — zachnął się niecierpliwie Rudawski. — Pleciesz kolega androny². Czysty przypadek i basta! Nie wierzę w te wasze wariackie obliczenia.

— Tym gorzej dla was; na upór nie ma lekarstwa. Więc nie uznajecie teorii fałszywych alarmów?

— Ani trochę — odburknał. — Fałszywe alarmy, oczywiście, zdarzają się, i to dość często, lecz są tylko wynikiem przeculenia funkcjonariuszy, pracujących w danej chwili; czymś w rodzaju służbowej przesady i hipergorliwości strzyżącej uszyma za lada listka szelestem. I niczym więcej. Rozumiecie mnie? — powtórzył dobitnie. — Niczym więcej.

Bytomski już się nie sprzeciwiał.

— Ha — westchnął smutno — chciałem wam oszczędzić tej niemilej historii, lecz znać sądzonym było inaczej. Nikt nie ujdzie tego, co mu przeznaczone.

Naczelnik Bieżawy nie odpowiedział już na tę fatalistyczną uwagę, gdyż właśnie jeden z dróżników zbliżył się doń po dalsze instrukcje i zajął sobą wyłącznie jego uwagę.

Mijała szósta wieczorem. Bytomski podniósł rękę ku czole i przez chwilę wpatrywał się w łagodne, wrześnie słońce, które stoczywszy się z nieboskłonu, zawisło czerwoną tarczą nad dworcem. Czas był do powrotu; stacja w Trenczynie, opuszczona przez niego nad ranem i zdana na opiekę asystenta, i tak zbyt długo pozostawała bez kierownika. Oczekująca go na bocznym torze maszyna, którą przyjechał do Bieżawy, znać niecierpliwiła się przydługim postojem i dysząc kłębamii pary, dudniąc pełnymi kotłami, wzywała do odjazdu.

Nie żegnając już przygnębionego katastrofą kolegi, zmartwiony bezskutecznością wyprawy, Bytomski wstąpił na platformę i dał maszyniście znak do odjazdu. Odezwał się krótki świst i lokomotywa ruszyła.

Naczelnik usiadł pod tenderem³ na żelaznej ławeczce i w milczeniu zapalił fajkę. Był zły i poirytowany okropnie na kolegę z Bieżawy. Już wczoraj wieczorem, dowiedziawszy się, że mylnie zaalarmowano urząd ruchu we Wyszkwowie, ostrzegając go przed grożącym rzekomo karambolem, wiedział, co o tym sądzić.

Depesza wpłynęła do stacji w czwartek rano, a w parę godzin potem po zarządzeniu środków ochronnych okazało się, że była zgoła fałszywą i bezpodstawną; w rzeczywistości nie było ani cienia niebezpieczeństwa i naczelnik Wyszkowa niepotrzebnie zaniepokojony kłął na czym świat stoi na „fałszywe hałasy”. Lecz Bytomski patrzył na „awanturę” z trochę innego punktu widzenia. Gdyby alarm okazał się usprawiedliwionym i środki zaradcze całkiem na miejscu, byłby przeszedł mimo spokojnie i cieszył się tylko, że w porę niebezpieczeństwo wyminęło. Z chwilą jednak, gdy wchodziły w grę tzw. „alarmy fałszywe”, cały spręzał się w sobie, nadstawiając bacznie ucha, skąd przyszły i w kogo godziły.

Naczelnik Trenczyna nie od dziś śledził je swym czujnym okiem. Toteż otrzymawszy w czwartek koło godz. siódmej wieczorem tę niemiłą wiadomość, w lot zorientował się w sytuacji. Oto kolega z Wyszkowa skarżył się mu przez telefon, że go bez przyczyny zaniepokojono, że przez parę godzin pozostawał w łatwym do zrozumienia naprężeniu, czyli innymi słowy, że przyszedł fałszywy alarm do Wyszkowa — lecz Wyszków — to trzecia stacja na prawo od Bieżawy... Więc?... Więc to był znak ostrzegawczy dla Bieżawy! Tam najdalej jutro, może jeszcze dziś przyjdzie do katastrofy, którą grożono przed kilku godzinami urzędowi ruchu w Wyszkwowie. Rzecz niechybna, oczywista, jak słońce na niebie! Nie pierwszy to i nie ostatni raz. Bytomski znał się już dobrze na tych „fintach⁴”. Należało natychmiast przestrzec Rudawskiego!

Jakoż o godz. 7 min. 50 wieczorem, czyli w 50 minut po otrzymaniu wiadomości, posłał do Bieżawy telegraficzną depeszę, w której powtórzył dosłowną treść alarmujących

²androny — bzdury. [przypis edytorski]

³tender — wagonik na stałe przymocowany do parowozu, przewożący m.in. zapas węgla. [przypis edytorski]

⁴finta (daw.) — podstęp. [przypis edytorski]

sygnałów przeznaczonych dla Wyszkowa. Przedstawivszy sytuację „we właściwym świetle”, błagał na wszystkie świętości kolegę, by miał się na baczności i na wszelki wypadek opróżnił drugi tor, jeśli go zajmuje jaki „garnitur” na postoju. Rudawski z drwinami podziękował za „dobrą radę” i oświadczył, że jeszcze do tego stopnia nie zbzikował, by zarządzać środki ochronne przeciw niebezpieczeństwu, przed którym (zresztą zupełnie fałszywie) przestrzegano kogo innego.

Bytomski był w rozpacz. Przedstawiał, zaklinał, nawet groził — nic nie pomogło. Rudawski zaciął się w trzeźwym uporze człowieka wyzwolonego z „przesądów” i życzył koledze z Trenczyna dobrej nocy i przyjemnych marzeń.

Zniechęcony bezcelowością rozmowy Bytomski odłożył słuchawkę aparatu i szarpany złowrogim przeczuciem, chodził po peronie nerwowymi krokami. W nocy nie zmrużył oka, a nad ranem nie mogąc usiedzieć na miejscu, złożył opiekę nad Trenczynem na barki asystenta, a sam wsiadłszy na luźną maszynę, pognął jak wicher do Bieżawy. Tu przybył koło 11 przed południem i odetchnął, zastawszy na razie wszystko w porządku.

Rudawski przyjął go nader serdecznie, lecz nie bez ukrytego szyderstwa. O „oczyszczaniu” drugiego toru nie chciał ani słyszeć. A właśnie stał na nim od wczoraj towarowy z Budziszyna przeznaczony na dłuższy postój na stacji. Na próżno przedstawiał mu groźną sytuację Bytomski, na próżno tłumaczył, że można pociąg bez trudności przesunąć na martwy tor pod magazynami. Rudawski jak skała trwał przy swoim, nie mając najmniejszej chęci ustępować „chimerom narwańca z Trenczyna”.

Na sporach i kłótniach upłynęło parę godzin. Tymczasem przeszedł szczęśliwie przez stację osobowy z N., przemknął jak piorun bez szkody błyskawiczny z T., przesunął się ciężkim, lapidarnym biegiem towarowy z S.

Po każdej ekspedycji Rudawski zacierał ręce i drwiąco zerkał w stronę chmurnego przyjaciela.

A o godzinie 5 min. 10 po południu najechał pośpieszny z Orawy z furią rozpędzonego olbrzyma na ciężarowy z drugiego toru. Przez jakąś fatalną pomyłkę przerzucił dróżnik stawidło⁵ na zajętą linię i puścił rozhukany pociąg na drogę zatury i śmierci.

Bytomski odniósł ponury tryumf...

Wlepił nieruchomo oczy w jeden punkt na mętniejącym w mrokach zachodu widnokregu i snuł dalej niewesołe myśli...

Zdumiewał go i drażnił zarazem nieprzewyciężony niczym upór Rudawskiego; nawet po ziszczeniu się przepowiedni nie chciał mu przyznać słuszności, tłumacząc katastrofę nieszczęśliwym wypadkiem.

— Uparty i krnąbrny kozioł! — mruknął przez zęby, dając upust irytacji.

W ogóle jak można było tak zlekceważyć sobie jego przestrożę? Jak można było przyjąć z drwiącym wzruszeniem ramion życzliwą radę starego wilka kolejowego, który nie od dzisiaj i nie od wczoraj badał psychologię tzw. fałszywych alarmów i podpatrzył „właściwe” ich znaczenie dla tej przynajmniej polaci dróg żelaznych?...

Zaczął lat temu przeszło 20 od studium katastrof kolejowych. Umysł jego bystry a wnikliwy z wrodzoną mu zapalczywością śledził przebieg tych kataklizmów ruchu, wchodził w przyczyny, rozpatrywał przesłanki.

Po pewnym czasie dotarł do wniosku, że po uwzględnieniu ułomności ludzkich zmysłów, fizycznego zmęczenia wskutek przydługiej służby, jako też wadliwości regulaminu i kolejowych urządzeń pozostaje pewna reszta, owo nie wyjaśnione nigdy „coś” nie dające się podciągnąć pod żadną kategorię przyczyn i powodów, które wywołały katastrofę.

Tu wszedł w dziedzinę tzw. przypadku, ślepego trafu, nieprzewidzianego zbiegu okoliczności itp. *termes vagues*⁶. Po dziesięciu latach sumiennej, pełnej samozaparciu się służby uczył się Bytomski zmuszonym do przyjęcia w sferze katastrof kolejowych nieznanego bliżej, pewnego zagadkowego czynnika, który z istoty rzeczy wychodził poza obręb wartości wymiernych. Nie ulegało wątpliwości, że niemal w każdym wypadku kryła się głęboko pod powierzchnią tzw. „przyczyn” zamaskowana tajemnica. Jakieś złośliwe dajmonium czaiło się po wnękach kolejowego życia przykułe w półmroku, czyhające, gotowe w chwili sposobnej do zdradzieckiego wypadu...

Tajemnica

⁵stawidło — zwrotnica. [przypis edytorski]

⁶*termes vagues* (fr.) — niejasne pojęcia. [przypis edytorski]

Wtedy to zaczął zwracać baczniejszą uwagę na fałszywe alarmy.

Pierwszy podejrzany wypadek zdarzył się w r. 1880, czyli niespełna 11 lat temu. Było to przed głośnym swego czasu karambolem pod Iglicą, w którym zginęło przeszło 100 osób. Katastrofa narobiła wiele hałasu po dziennikach; pociągnięto do odpowiedzialności kilku urzędników, zawieszono w służbie maszynistę i jednego z dróżników; wreszcie zbadano „przyczynę” i wyświetlono „powody”.

Lecz nikt jakoś nie zwrócił uwagi na szczegół pozornie drugorzędny, niemniej jednak charakterystyczny. Oto na parę godzin przed fatalnym zderzeniem wpłynął fałszywy alarm ostrzegający przed katastrofą do Zbąszyna, trzeciej stacji na lewo od Iglicy. Zarządzone środki ostrożności — notabene w Zbąszynie — nie przeszkodziły w niczym karambolowi pod Iglicą.

Drugi podobny wypadek zaszedł w 4 miesiące potem na stacji podgórskiej w Dworzaczach. I tu poprzedził go alarm, lecz niestety ostrzegający trzecią stacją na prawo od punktu rzeczywistej katastrofy.

O ile zrazu skłaniał się jeszcze Bytomski do przyjęcia dziwnego zbiegu okoliczności, o tyle później, gdy podobne alarmy zaczęły się powtarzać, a w ślad za nimi szły zapowiedziane gdzie indziej katastrofy — nabrał wręcz odmiennego poglądu na sprawę.

Gdy żaden z naczelników ruchu ani nie domyślał się jakiegokolwiek związku między nieszczęśliwym wypadkiem w pobliżu jego stacji a sygnałami, które ostrzegały przedtem trzeciego z rzędu kolegę na prawo lub lewo — jeden Bytomski „podpatrzył” chytry manewr dla zamydlenia oczu i odwrócenia uwagi w inną stronę.

Odtąd ilekroć usłyszał o jakiejś katastrofie, przedsięwziął nader staranne wywiady u kierowników ruchu na temat zdarzeń, które ją poprzedziły. I zawsze jakoś po dłuższych lub krótszych dochodzeniach wpadał na trop fałszywego alarmu na trzeciej stacji od fatalnego miejsca. Takie przynajmniej wyniki dawały mu jego ankiety przeprowadzane w tym rejonie, do którego służbowo należał. Ta partia sieci dróg żelaznych określona wyraźnie od północy i wschodu, a z resztą kraju połączona tylko pojedynczymi liniami toru, stanowiła pewną odrębną i zamkniętą w sobie całość, ułatwiającą kontrolę i przegląd.

Czy podobnie miała się sprawa alarmów i w innych rejonach — Bytomski nie wiedział i nie starał się zbadać ze względu na trudności porozumienia się z ludźmi sobie nieznanymi i na oddalenie terenu. I tam mogło być podobnie, lecz też mogło być i inaczej.

— Licho wszędzie czuwa — mawiał w chwili zwierzeń do swego asystenta — i różnym różne figle płata; tego uszczypnie, tamtemu da prztyczka w nos, trzeciemu nogę podstawi. W rezultacie na jedno wyjdzie. Faktem jest, że coś na nas czyha, coś złośliwego i przewrotnego, i tylko czeka na sposobność. Ledwo się człowiek odwinie, ledwo gdzie zagapi, już masz nieszczęście...

Jakoż wysłedziwszy istnienie owego demonicznego „coś” w życiu kolejowym, wydał mu walkę na śmierć i życie. Lecz że przeczuwał przeciwnika nie byle jakiej miary, musiał się odpowiednio przygotować. Dziś już wiedział, jak go „zażyć”, z której strony zająć i uprzedzić; po latach obserwacji nauczył się parować cięcia.

Bo oto zestawivszy na mapie kolejowej swojego rejonu punkty zaszłych w ciągu ostatnich 11 lat katastrof, zauważył, że wszystkie zdają się leżeć na krzywiźnie geometrycznej zwanej parabolą, której wierzchołek dziwnym trafem przypadał na Trenczyn, tj. stację pozostającą od lat pięciu pod jego kierownictwem. Współrzędne każdego z tych fatalnych punktów wstawione w równanie $y^2 = 2px$, spełniały je bez zarzutu.

Podobnie po przeprowadzeniu żmudnych obliczeń i pomiarów okazało się, że i punkty zaalarmowane były w rzeczywistości wytycznymi tejże samej krzywizny; obie linie pokrywały się najdokładniej, padając jedna na drugą jak przystające trójkąty: parabola katastrof i parabola fałszywych alarmów przenikały się nawzajem i kojarzyły w jedną, chociaż punkty, które posłużyły do ich wykreślenia, były zgoła różne co do swej pozycji i wewnętrzznego znaczenia.

Od r. 1880 aż do chwili obecnej naliczył Bytomski 15 takich punktów rozmieszczonych w dwóch zrzeszeniach: jedna grupa złożona z 7 szła skądś z nieskończoności przestrzeni w kierunku ze wschodu na południowy zachód, druga złożona z 8 punktów ze wschodu na północny zachód. Obie więc posuwały się w stronę Trenczyna nieubłaganym ruchem paraboli.

Chociaż linia nie była jeszcze zamknięta i między punktami ostatnich katastrof istniał jeszcze potężny rozstęp przestrzeni kilkudziesięciomilowej, Bytomski nie zawahał się przed wypełnieniem tej przerwy i połączył czerwoną zworą oba odgałęzienia w pełną, wydłużoną na zachód krzywiznę. Dla niego tendencja paraboliczna tej linii była tak wyraźną, że pod przysięgą mógł dziś już wyznaczyć kierunek, w którym miały pójść najbliższe w przyszłości alarmy, a w ślad za nimi ich sprawdziany: katastrofy.

Trzymał zbyt już dużo danych w swym ręku, rozporządzał zbyt wielką już liczbą przesłanek, by jeszcze się wahać i powątpiewać. Obie odrośle fatalnej paraboli: górna, dodatnia, i dolna, ujemna, dążyły z nieubłaganą, iście geometryczną konsekwencją ku wierzchołkowi, którym mogła być tylko stacja Trenczyn...

Ostatni karambol w Bielawie, przepowiedziany przezeń z taką precyzją szczegółów, umocnił go w tym przekonaniu. Nie ulegało już żadnej wątpliwości: obie odnogi paraboli zbliżały się ku sobie z fatalną uporczywością. Naczelnik widział już nieodwołalnie zamykające się ich kleszcze. Za jakiś czas, może już niedługo, miały podać sobie siostrzane dłonie... na jego stacji.

Bytomski oczekiwał tej chwili z niecierpliwością gracza: żądza wyprowadzenia w pole wroga, a równocześnie strach jakiś nieokreślony wstrząsały nim na przemian, ilekroć pomyślał o rozstrzygającym momencie. Nie wiedział bowiem na razie, jaką rolę przeznaczono Trenczynowi: czy ma się rozegrać na jego stacji komedia alarmu, czy też tragedia katastrofy. Szło więc o to, by w porę odebrać wiadomość o fałszywych sygnałach na trzeciej stacji od Trenczyna na lewo lub prawo i w następstwie zapobiec nieszczęściu lub też w razie bezpodstawnego zaalarmowania Trenczyna w czas ostrzec zagrożonego rzeczywiście kolegę.

Toteż po powrocie z Bieżawy rzucił się gorączkowo do studiowania swojej paraboli i obliczania odległości.

Punktami końcowymi, do których dotarły już zasięgi obu odrośli krzywizny, były stacja Bieżawa na południu i Mogilany na północy. Między tymi miejscowościami rozciągała się jeszcze kilkudziesięciomilowa przestrzeń toru, której środek mniej więcej zajmował Trenczyn, mając jako trzecią stację z rzędu po lewej Gańczary, zaś przystanek Polesie po stronie przeciwnej. Na przestrzeni pomiędzy Gańczarami a Mogilanami ponad osią poziomą paraboli, jako też między Polesiem a Bieżawą popod tymże poziomem było jeszcze kilkanaście większych i mniejszych przystani kolejowych. Ponieważ tedy atak miał ugodzić w jeden z tych punktów, należało nie spuszczać z oka całej tej strefy.

Odtąd naczelnik Trenczyna nie zaznał spokoju. W ciągłej obawie, by go zniemacka nie zaskoczono, porozumiewał się codziennie z kolegami z dalszych i bliższych posterunków drogą telegraficzną bądź też przez telefon. Nie było prawie dnia, żeby naczelnicy stacji na tej przestrzeni nie otrzymywali depechy z Trenczyna dopytującej się w sposób dziwnie natrętny, czy nie wpłynął do urzędu ruchu jakiś fałszywy alarm. Zrazu odpowiadali spokojnie i lakonicznie, że nie — z czasem, gdy codzienna interpelacja, i to zawsze w tej samej materii, wydała się nudną i trąciła myszką lub co gorsza bzikiem, kpili w żywe oczy lub w ogóle nie dawali żadnej odpowiedzi.

Dla Bytomskiego podobne zachowanie się nie było niespodzianką. Wszakże już dawniej i przed wypadkiem pod Bieżawą usiłował przestrzegać w porę interesowanych — a przecież nikt mu nie wierzył. Raz tylko jeden niejaki Radłowski, kierownik Przełęczy, wziął sobie jego przestrożę do serca, zarządził na swej stacji odpowiednie środki prewencyjne i uniknął karambolu.

Wobec odpornego⁷ stanowiska kolegów postanowił Bytomski pozostawić ich swemu losowi.

— Ha — mruczał zniechęcony — umyjam ręce. Róbcie sobie, co chcecie. Miałem najlepsze intencje.

Za to tym gorliwiej utrzymywał nieprzerwany kontakt z kierownikami trzech stacji na prawo i lewo od Trenczyna: S. Kaczmarem, asystentem z Polesia, i W. Węborskim, naczelnikiem w Gańczarach. Mając ich bliżej Trenczyna niż innych, łatwiej mógł też wpływać na ich przekonania i urobić ich sobie na swoją modłę. W ciągu częstych konwersacji przez telefon lub aparat, jako też w czasie koleżeńskich wizyt w dnie wolne od

⁷odporny — obronny; tu: broniący się przed przyjęciem informacji do wiadomości. [przypis edytorski]

służby zdołał ich zupełnie przekonać o trafności swych poglądów na tzw. fałszywe alarmy. Odstraszający przykład katastrofy pod Bieżawą z ostatnich czasów podziałał silnie na obu tych ludzi, czyniąc z nich powolne⁸ narzędzie w ręku starszego kolegi z Trenczyna. Narzeczcie zrozumieli, że tu chodzi o bezpieczeństwo powierzonych im stacji i całość własnej skóry. Toteż bez wytchnienia i z rzadką cierpliwością odpowiadali Bytomskiemu kilka, czasem kilkanaście razy na dzień, że w Polesiu i Gańczarach wszystko we wzorowym porządku i niezmaconej ciszy...

Tak minął miesiąc, dwa, trzy, upłynął rok jeden, drugi — o alarmach, katastrofach „ani slychu, ani dychu”: karambole jakby ostentacyjnie omijały rejon Bytomskiego.

— Przytailo się lichu — tłumaczył czujny żuraw z Trenczyna swemu asystentowi.

— Albo się nas przelekło, spostrzegłszy, żeśmy zwąchali pismo nosem — odpowiadał asystent Żadurski, bezwzględny wyznawca teorii swego naczelnika.

Lecz Bytomski nie dowierzał i w niczym nie „popuszczał krygów”. Jakoż wkrótce potem pokazało się, że miał zupełną rację.

Pewnego zimowego wieczora, jakoś na parę dni przed Nowym Rokiem, wpłynęła koło godz. 5 po południu telegraficzna depesza z Krotoszyna, większej węzłowej stacji na wschód od Trenczyna, z wiadomością, że osobowy nr 25, którego spodziewano się o godz. 5.15 przed wieczorem, spóźniony o 2 godziny. Bytomski potwierdził odbiór telegramu i zapalając fajeczkę, zauważył w stronę stojącego obok Żadurskiego:

— Zaczynają się znów te przekłete spóźnienia. Pewnie gdzieś zawiało przestrzeń.

— Niezawodnie — odpowiedział asystent — dzienniki wczorajsze donoszą o strasznych śnieżycach w powiecie stężyckim.

— Tak, tak — pokiwał smutno głową naczelnik, spoglądając na tor przez zamrożnięte szyby.

W tej chwili zagrał aparat na drugim końcu stołu. Żadurski skrzywił się i z niechęcią zaczął odczytywać wysnuwający się z bloku pasek papieru.

Nagle zmarszczył się:

— Hm — szepnął z odcieniem niepokoju — mieliżbyśmy przed sobą to, na co tak długo czekamy?

Bytomski zerwał się na równe nogi.

— Co kolega mówisz?! Alarmują?! Kto?! Co?! Skąd? Pokaż pan!

— Dyrekcja z Podwyża — odpowiedział Żadurski, nagle dziwnie uspokojony — widocznie nic nie wiedzą o dwugodzinnym spóźnieniu nr. 25.

Naczelnik niemal niegrzecznie odsunął go od aparatu i sam pochylił się nad taśmą. Telegram brzmiał:

„Puścić nr 25 wyjątkowo na boczny tor! Tor główny pozostawić wolny na przyjęcie nadzwyczajnego expressu, który ma się skrzyżować z nr. 25 w Trenczynie o godz. 5.30. Gdyby nr 25 przyszedł pierwszy, zatrzymać go na bocznym torze aż do przybycia nadzwyczajnego! Sytuacja wyjątkowa! Baczność!”

Bytomski ze szczególnym uśmiechem podniósł głowę od stołu i spojrzał na zegar.

Była 5.15.

— To niby owo skrzyżowanie ma tu nastąpić za 15 minut? — zapytał z ironią w głosie asystenta.

— Niby tak, panie naczelniku. Cała ta jednak depesza wygląda dla nas przynajmniej na bezprzedmiotową wobec wiadomości otrzymanej przed 15 minutami z Krotoszyna. Osobowy nr 25 spóźniony o 2 godziny i nie nadejdzie tutaj przed godz. 7.15.

— Oczywiście. Niepotrzebnie się o nas niepokoją. Swoją drogą, co za fantazja puszczać w taki psi czas pociągi nadzwyczajne!

— Pewnie znów jakaś misja polityczna lub „salonka” dla wygody któregoś z tych panów z góry.

— Hm, być może. W każdym razie mamy przed sobą typowy fałszywy alarm.

— Pan naczelnik nie każe zatem połączyć linii wjazdowej od strony Krotoszyna z bocznym torem?

⁸powolny (daw.) — posłuszny. [przypis edytorski]

— Niby po co? Czy dlatego, by puścić nań stosownie do życzeń panów z Podwyża osobowy nr 25 i „oczyścić” w ten sposób tor główny na przyjęcie dostojnego gościa? Ani mi się śni.

— Cóż to nam jednak szkodzi, panie naczelniku? — podtrzymywał nieśmiało propozycję Żadurski. — Proste przetrzucenie zwrotnicy i na tym koniec.

Bytomski popatrzył z wyrzutem na asystenta:

— Więc i ty, Brutusie, przeciw mnie?! I pan stajesz po stronie tych niedowiarków? Wszakże sam przed chwilą uznałeś kolega tę głupią depezę za „bezprzedmiotową”? Nie nam grozi w tej chwili niebezpieczeństwo!

— No tak, tak — bąkał czerwieniąc się Żadurski — oczywiście, pan naczelnik ma rację — chciałem tak na wszelki wypadek... Taka drobnostka... przestawienie zwrotnicy...

— Nie, panie kolego! W tym właśnie wypadku — to nie drobnostka; tu chodzi o zasadę, rozumie pan? Po zestawieniu obu depeż z dwóch stron sobie wprost przeciwnych doszliśmy do wniosku, że zaalarmowano Trenczyn bezpodstawnie, innymi słowy, że alarm jest fałszywy. Jaki stąd wniosek?

— Że w rzeczywistości grozi niebezpieczeństwo karambolu trzeciej stacji od Trenczyna na lewo lub prawo — wyrecytował odpowiedź asystent jak uczeń dobrze wyuczoną lekcję.

— Doskonale. A zatem do dzieła! Trzeba natychmiast ostrzec stację w Polesiu i Gańczarach. Ja biorę na siebie Kaczmarskiego, kolega porozumiesz się telegraficznie z Węborskim, który zresztą zapewne już słyszał o nieproszonym gościu, bo depeza wysłana z Podwyża musiała przejść przez jego stację. Proszę puścić na druty to, co ja równocześnie będę mówił przez telefon.

Żadurski w milczeniu stanął przy stole z ręką na przyrządzie Morsego.

— Halo! — zabrzmiał po chwili głos naczelnika. — Mówi Trenczyn — Bytomski. Otrzymaliśmy przed chwilą fałszywy alarm. Zalecam więc zdwojoną czujność. Oczyścić tor główny na wszelki wypadek! Należy spodziewać się nadejścia nadzwyczajnego — express z Podwyża!!

Tu przerwał i odwrócił się do asystenta:

— Dość. To, co dotąd powiedziałem, Gańczarom wystarczy. Proszę zamknąć depezę. Żadurski posłusznie odstał od aparatu.

— Halo! — kończył przestrogę w stronę Polesia Bytomski. — Gdyby przypadkiem лихо nadniosło wcześniej na waszą stację spóźniony nr 25, puścić go na wszelki wypadek na tor boczny! Grozi wam poważne niebezpieczeństwo! Ostrzegam w czas. Bacność, kolego!!

Zawiesił słuchawkę z powrotem i zerknął zadowolony na kolegę.

— No, panie Żadurski — kampania rozpoczęta, role rozdane. Zobaczymy, kto kogo weźmie. Dam ja ci fałszywy alarm! — pogroził pięścią w stronę niewidzialnego wroga.

Spojrzał ponownie na zegar stacyjny.

— 5.25 — odczytał z namysłem. — Pozostaje nam 5 minut do skrzyżowania — cha, cha, cha! Chyba do pokrzyżowania łajdackich szyków!...

Zaczęły bić sygnały na wjazd.

Żadurski wybiegł z biura ruchu. Naczelnik pokiwał za nim głową z politowaniem.

— Poszedł sprawdzić, skąd.

Po chwili asystent wrócił widocznie uspokojony.

— Z Podwyża — objaśniał z ulgą w głosie. — Za parę minut będziemy mieli tego nadzwyczajnego gościa.

— Niepotrzebnie się kolega wyrwałeś na peron — odpowiedział kwaśno Bytomski — skąd by też inąd mogły nadejść, jeśli nie z lewej? Od Krotoszyna przecież w tej chwili nie spodziewamy się żadnego pociągu, a spóźniony maruder spod nr. 25 przywlecze się może dopiero o pół do ósmej. Skrzyżują się zdrowo i szczęśliwie gdzieś na innej stacji.

Z oddali nadleciał donośny gwizd expressu.

— Jeden z nas musi wyjść na peron na spotkanie dostojnej osoby — zadrwił naczelnik. — Może mnie kolega wyręczy w tej niemiłej roli. Proszę — oto czapka służbowa.

Żadurski wyszedł. Przez półzamarznątą szybę Bytomski obserwował jego ruchy; widział, jak otulony w urzędowy szynel stanął w służbowej pozycji przed torem głównym,

jak ze zwróconą w stronę nadchodzącego pociągu głową mówił coś, gestykulując do jednego z funkcjonariuszy...

Wtem przypadł doń w pełnym biegu blokowy z prawego skrzydła stacji od strony Polesia i zaczął coś krzyczeć wśród rozpaczliwych gestów; równocześnie rozległy się zewsząd przeraźliwe gwizdy...

W Bytomskim krew ścięła się lodem.

— Co to ma znaczyć? — przemknęło w mózgu zbyteczne pytanie.

W następnej sekundzie wypadł z lokalu i znalazł się na przestrzeni przed peronem, by tu ujrzeć jedyny w swej grozie obraz. Na stację wjeżdżały torem głównym ze stron przeciwnych dwa pociągi w pełnym biegu: express z Podwyża i osobowy nr 25 z Krotoszyzna; odległość dzieląca je jeszcze od siebie wynosiła najwyżej 60 metrów. Zderzenie było nieuchronne jak przeznaczenie.

Maszyniści, zorientowawszy się snadź⁹ dopiero w tej chwili, czynili rozpaczliwe wysiłki, by przy pomocy hamulców powstrzymać rozhukane parowozy... Naiwni!...

Jakaś szczególna apatia ogarnęła nagle służbę stacyjną: stali bladzi, śmiesznie bezradni, z oczyma wlepionymi bezmyślnie w rozpętane maszyny. Asystent Żadurski z twarzą jak płótno wodził tylko ręką po czole i uśmiechał się jakoś dziwnie. Nikt ani myślał już o ratunku: okropny moment sparaliżował myśli, przykuł do miejsca wolę. Jakiś potężny tragizm szedł od tych niesamowitych w swym spokoju obserwatorów...

W ostatniej sekundzie spojrział Bytomski we wąski, zaledwie już parę metrów wynoszący rozstęp pomiędzy maszynami i ujrzał jeszcze po tamtej stronie nasypu kolejowego pędzącą rażno gościncem parę sań z chłopskim weselem. Uśmiechnął się, wydobył coś z kieszeni płaszcza i przyłożył do skroni!... Huk strzału zlał się z piekielnym łomotem miażdżących się w tej chwili pociągów...

Samobójstwo

⁹snadź (daw.) — widocznie. [przypis edytorski]

Wszystkie zasoby Wolnych Lektur możesz swobodnie wykorzystywać, publikować i rozpowszechniać pod warunkiem zachowania warunków licencji i zgodnie z Zasadami wykorzystania Wolnych Lektur.

Ten utwór jest w domenie publicznej.

Wszystkie materiały dodatkowe (przypisy, motywy literackie) są udostępnione na Licencji Wolnej Sztuki 1.3.

Fundacja Wolne Lektury zastrzega sobie prawa do wydania krytycznego zgodnie z art. Art.99(2) Ustawy o prawach autorskich i prawach pokrewnych. Wykorzystując zasoby z Wolnych Lektur, należy pamiętać o zapisach licencji oraz zasadach, które spisaliśmy w Zasadach wykorzystania Wolnych Lektur. Zapoznaj się z nimi, zanim udostępnisz dalej nasze książki.

E-book można pobrać ze strony: <http://wolnelektury.pl/katalog/lektura/grabinski-falszywy-alarm>

Tekst opracowany na podstawie: Stefan Grabiński, *Utwory wybrane*, Tom I: *Nowele*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1980.

Wydawca: Fundacja Nowoczesna Polska

Publikacja zrealizowana w ramach projektu Wolne Lektury (<http://wolnelektury.pl>). Utwór powstał w ramach "Planu współpracy z Polonią i Polakami za granicą w 2014 roku" realizowanego za pośrednictwem MSZ w roku 2014. Zezwala się na dowolne wykorzystanie utworu, pod warunkiem zachowania ww. informacji, w tym informacji o stosowanej licencji, o posiadaczach praw oraz o "Planie współpracy z Polonią i Polakami za granicą w 2014 r."

Opracowanie redakcyjne i przypisy: Paulina Choromańska, Paweł Kozioł, Wojciech Kotwica.

Wesprzyj Wolne Lektury!

Wolne Lektury to projekt fundacji Wolne Lektury – organizacji pożytku publicznego działającej na rzecz wolności korzystania z dóbr kultury.

Co roku do domeny publicznej przechodzi twórczość kolejnych autorów. Dzięki Twojemu wsparciu będziemy je mogli udostępnić wszystkim bezpłatnie.

Jak możesz pomóc?

Przekaż 1,5% podatku na rozwój Wolnych Lektur: Fundacja Wolne Lektury, KRS 0000070056.

Wspieraj Wolne Lektury i pomóż nam rozwijać bibliotekę.

Przekaż darowiznę na konto: [szczegóły na stronie Fundacji](#).